

Vergaderjaar 2018–2019

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 770

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 3 juli 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 22 mei 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 mei 2019 inzake geannoteerde agenda Transportraad 6 juni 2019 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 764);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 december 2018 inzake verslag van de Transportraad van 3 december 2018 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 737);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 april 2019 inzake verslag van de informele bijeenkomst van Transportministers van 26 en 27 maart 2019 te Boekarest (Kamerstuk 21 501-33, nr. 761);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 december 2018 inzake impactanalyse over de herziening van Verordening (EU) nr. 1073/2009 inzake gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt touringcar- en autobusdiensten (Kamerstuk 23 645, nr. 683);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 13 mei 2019 inzake reactie op speciaal verslag van de Europese Rekenkamer over passagiersrechten (Kamerstuk 24 202, nr. 40).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Veldman

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Middendorp
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Kröger, Von Martels, Middendorp en Schonis,

en mevrouw Van Nieuwenhuizen-Wijbenga, Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.26 uur.

De **voorzitter**:

Goedemiddag, alle aanwezigen hier en meekijkers. Welkom aan de Minister. Welkom aan de Kamerleden: de heer Van Aalst van de PVV, de heer Schonis van D66, de heer Dijkstra van de VVD en de heer Von Martels van het CDA. We gaan iets later van start met deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat voor het algemeen overleg over de Transportraad, te houden 6 juni 2019. Ik stel een spreektijd voor van twee minuten met twee interrupties in tweeën, die niet opgespaard kunnen worden. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst. Ga uw gang.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Die vier minuten ga ik niet nodig hebben vandaag. Voorzitter. De Transportraad zit er weer aan te komen, hét moment waarop de EU weer duidelijk kan maken wat zij van haar vazalstaten verwacht op het gebied van infrastructuur en verkeer. De dictaten liggen alweer klaar voor de Minister om zonder genade aan onze ondernemers op te leggen. Zo luidt TLN al de noodklok over de onzalige plannen die worden uitgerold vanuit het mobiliteitspakket, namelijk het totaalverbod op het doorbrengen van de 45 uur rust in de cabine. Hiermee wordt de hardwerkende vrachtwagenchauffeur opnieuw gepakt, want hoe denkt de Minister in vredesnaam te kunnen garanderen dat er in ons land voldoende plekken zijn waar die chauffeur zo meteen buiten de cabine kan rusten terwijl zijn vrachtwagen veilig staat geparkeerd? Net hebben we alweer gehoord van de ILT dat de capaciteit daar waarschijnlijk weer niet aanwezig zal zijn om er überhaupt controles op uit te voeren, dus het is niets meer dan symboolpolitiek. Voorzieningen zijn er domweg niet, maar toch wordt dit beleid er gewoon weer doorheen gedrukt, een grove schande die boven op de desastreuze maatregelen van de vrachtwagenheffing komt.

Voorzitter. TLN en de PVV staan niet alleen in deze kritiek. Ook het Havenbedrijf Rotterdam, evofenedex en de provincies Limburg, Noord-Brabant, Zuid-Holland en Gelderland onderschrijven dit. Dat zijn een hoop mensen om teleur te stellen. De PVV wil daarom van de Minister weten wat zij gaat doen om dit koste wat kost te voorkomen.

De **voorzitter**:

Ik onderbreek u voor een interruptie van de heer Dijkstra. Ga uw gang.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ja, zo kennen we de PVV weer: een beetje roeptoeteren. We zijn allebei voor voldoende truckparkings. Dat is logisch. Het moet veilig zijn en je moet daar gewoon je dingen kunnen doen als je rust moet houden. Maar dan heeft de PVV niet goed opgelet de afgelopen anderhalf jaar, denk ik, want we hebben dat in gang gezet. Het kabinet is ermee aan de slag gegaan, er zijn gesprekken geweest met provincies en er zijn de afgelopen tijd zelfs al truckparkings geopend. Dat kunt u toch niet ontkennen?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Laat ons dan maar roeptoeteren. Nee, het is weer typisch de VVD die aan het downplayen is. Als je drie parkeerplaatsen opent, wil dat niet zeggen dat je het probleem oplost. Dat horen we wel vaker van dit kabinet onder leiding van de VVD. Nee, dit probleem is helemaal niet opgelost, nog lang niet. Op korte termijn gaat het ook niet opgelost worden, want zo snel kan de Minister volgens mij niet eens op deze manier parkeerplaatsen aanleggen. Er zal toch echt extra aandacht voor moeten zijn of een andere oplossing. Ik hoor graag van de Minister wat ze eraan gaat doen.

De voorzitter:

De heer Dijkstra houdt de hand bij de knop, dus die heeft een vervolgvraag.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ja, daar ben ik ook benieuwd naar. Je kunt zeggen dat drie te weinig is. Volgens mij zijn het er inmiddels iets meer en er zijn zeker plannen voor heel veel. Maar wat zijn dan de voorstellen van de PVV? Wat voor budgetten heeft u uitgetrokken, wat voor plannen heeft u gemaakt, wat hebben uw lokale bestuurders en regionale bestuurders voor elkaar gekregen om te zorgen dat Nederlandse truckers gewoon veilig kunnen parkeren?

De heer Van Aalst (PVV):

Twee punten. Laat ik met het eerste beginnen. U weet dat wij wel echt geld vrijmaken voor infrastructuur, waaronder die parkeerplaatsen. Dat had de VVD misschien ook moeten regelen in het regeerakkoord. In plaats van lastenverzwaringen had ze ook geld vrij kunnen maken voor de transportsector. Maar nee, de VVD kiest voor een vrachtwagenheffing. Uw keuze, niet van de PVV.

Punt twee gaat over decentrale overheden. In decentrale overheden hadden we graag met de VVD parkeerplaatsen aangelegd, bijvoorbeeld in Overijssel. Alleen, ja helaas, wenst de VVD de PVV niet aan tafel. Dus ja, wij hadden het graag gedaan. Dan hadden we samen die parkeerplaatsen volop aan kunnen leggen. Ik zou zeggen: steek uw hand in eigen borstzak of broekzak en regel het gewoon even.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Daarbij trapt ook de directeur van het Koninklijk Nederlands Vervoer vol op de rem. Het busvervoer wordt namelijk in de Brusselse dictaten nu net zo hard in de problemen gebracht als het vrachtvervoer. De PVV vraagt daarom ook dringend wat de Minister voor deze sector gaat doen om ze niet op te zadelen met onnodige rusttijdsregels die beperkingen opleggen die eigenlijk het doel voorbidschieten. Als de Minister dan toch naar de Transportraad gaat, waarom spreekt zij haar Duitse collega dan niet even aan op de belachelijke tolheffing die er volgend jaar gaat komen op de Duitse snelwegen? Keer op keer wordt ons Nederlanders verteld hoe belangrijk het is om in de EU onze belangen te verdedigen en aan te schuiven. Dit lijkt nogal ernstig overdreven, gezien het gemak waarmee de Duitsers ons belang aan de kant gooien. Dat is bijzonder, want uw voorganger Schultz heeft altijd aangegeven dat wij desnoods de ene na de andere rechtszaak aan zouden gaan spannen om dit te voorkomen. Ik hoor graag van de Minister hoe het er nu voor staat en of ze nu toch overstag is gegaan.

Voorzitter. Het is wel duidelijk dat we van de komende Transportraad weinig positieve uitkomsten hoeven te verwachten. We roepen als PVV dan ook de Minister op zich tijdens deze raad niet door de EU te laten

knechten, maar eens goed lef te tonen en alles op alles te zetten om te voorkomen dat ze straks met nieuwe Brusselse dictaten terugkomt. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Morgen stemmen wij voor het Europees Parlement en de kiezer bepaalt dan de toekomst van Europa. Zeker in een globaliserende wereld waarin we allemaal in Europa hetzij via de weg, via het spoor of door de lucht en anders toch wel digitaal met elkaar zijn verbonden, kan ik mij geen betere dag voorstellen om over Europa te praten of over de Europese Transportraad te praten. In mijn bijdrage van vandaag bespreek ik eerst de rechten van passagiers en daarna het Europees treinnetwerk, en ik zal tot slot wat opmerkingen maken over het verduurzamen van ons wegvervoer. Meneer Van Aalst, ik denk dat ik u heel blij ga maken.

Voorzitter. Afgelopen maand presenteerde ik ons internationaal spoorplan. Wat D66 betreft moet de trein in Europa een reëel alternatief worden voor vliegvluchten. Een reiziger met twee losse treinkaartjes, bijvoorbeeld een van de NS en een voor de Thalys, krijgt nu geen compensatie bij een vertraging, maar een passagier die een single ticket heeft voor diezelfde treinreis heeft daar wel recht op. Dat is oneerlijk. Wanneer we treinreizen aantrekkelijk willen maken, moet dit verschil de wereld uit. Daarom roept D66 de Minister op om de rechten van treinpassagiers op dit punt gelijk te trekken.

Een tweede onderdeel uit ons internationaal spoorplan...

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Dijkstra.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik ken D66 als een partij die pro trein is. Dat is de VVD ook, want we reizen allemaal graag. U wil het gelijktrekken, maar wilt u het dan ook gelijktrekken met de luchtvaart? Als je daar een vertraging hebt van drie uur, krijg je een bepaald tarief wat kan oplopen tot misschien wel € 600 per ticket als je een bepaald aantal vertragingen hebt. Wilt u dat dan ook voor de treinreizigers in heel Europa of ziet u dat alleen maar als een oplossing voor de luchtvaart?

De heer Schonis (D66):

Ik ben blij dat u die vraag stelt. Inderdaad, wij zouden dat gelijk willen trekken. Als je per vliegtuig reist en zo'n vertraging oploopt, krijg je een vergoeding van een paar honderd euro voor bijvoorbeeld een hotelovernachting omdat je je aansluiting hebt gemist. Waarom zou dat bij een treinreis niet het geval kunnen zijn? Dus ja, dat willen we ook gelijktrekken.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ook nationaal of alleen voor internationaal verkeer?

De heer Schonis (D66):

We spreken vandaag over de Transportraad, dus in Europees verband. Dat zou het vertrekpunt zijn. Ik zie niet zo snel in hoe wij binnen Nederland dit soort vertragingen zouden kunnen krijgen die een vergoeding van € 600 zouden rechtvaardigen. Het gaat om internationaal Europees verkeer.

De voorzitter:

Dat leidt toch tot een interruptie van de heer Van Aalst. Die geef ik graag het woord.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is interessant om de discussie te volgen. De PVV zou liever inzetten op gewoon geen vertraging. Zou dat niet ook de inzet van D66 moeten zijn in plaats van gelijk weer met geld te strooien? We kennen u als verslindende partij, maar het lijkt me handig om gewoon die vertraging op te lossen.

De heer **Schonis** (D66):

Ook wij hebben niet alles in de hand. Op het moment dat je door harde wind of andere omstandigheden, een stukje overmacht, je trein mist, dan kun je er treinnetwerken tegen aangooien wat je wil, maar je hebt natuurlijk altijd dit soort overmachtssituaties waar je op moet handelen.

De **voorzitter**:

Dat leidt toch tot een vervolgvraag van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Dat is precies mijn punt. Als je door overmacht een trein mist, dan is het volgens mij niet aan de vervoerder om daar een compensatie voor te organiseren. Vertragingen die de vervoerder aan te rekenen zijn, moeten we zo veel mogelijk proberen te voorkomen. Dat doen we met allerlei prestatienormen die we stellen aan vervoerders. Volgens mij gaat het heel erg de goede kant op. Zou u met uw Staatssecretaris van D66 niet gewoon in moeten zetten op het nog strakker houden van dat soort prestaties bij de vervoerders in plaats van in te zetten op het vrijmaken van extra geld om mensen te compenseren?

De heer **Schonis** (D66):

Dat brengt mij zo meteen bij het tweede punt uit ons internationaal spoorplan om het Europese netwerk te verbeteren, dus u wordt op uw wenken bediend wat dat betreft.

De **voorzitter**:

Dan kan u uw betoog vervolgen, met dat punt misschien wel.

De heer **Schonis** (D66):

Niet misschien, dat gaat zeker gebeuren. Het tweede punt uit ons internationaal spoorplan was inderdaad om lidstaten hun spoorverbindingen onderling beter op te elkaar te laten aansluiten. D66 pleit ervoor dat de Europese Commissie hiervoor bevoegdheden krijgt. Dat pleit voor een Europese verordening met verplichtingen. Een of meer lidstaten worden aangespoord om een heus Europees integraal spoornetwerk te gaan realiseren. Is de Minister bereid om daarom in te zetten op een Europese verordening voor het trans-Europese transportnetwerk, TEN-T, in plaats van een richtlijn zoals zij nu voorstelt? Driekwart van de Europese CO₂-emissies van transport is afkomstig van het wegverkeer. Uitstootvrij rijden is de toekomst wanneer we de klimaatdoelstellingen in 2030 willen halen. Een goede infrastructuur voor het opladen is daarbij essentieel. D66 pleit daarom voor een goed laadnetwerk in heel Europa. Daar hebben we zelf ook baat bij. Je wilt voor je vakantie naar Zuid-Frankrijk immers niet zigzaggend van laadpaal naar laadpaal moeten rijden, als die paal al te vinden is. En wat te denken van onze Nederlandse internationale transportsector, die straks ook massaal overstapt op elektrisch rijden? D66 vraagt de Minister daarom om haar Europese collega's aan te sporen om vaart te maken bij het tot stand komen van een Europees netwerk voor laadinfrastructuur.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik mag graag een blik op de toekomst werpen, maar ik hoor mijn collega nu een beeld schetsen van elektrische vrachtwagens. Volgens mij hebben wij in de transportsector geconstateerd dat dat voorlopig een illusie is en dat mensen binnen de transportsector de investering ook gewoon niet kunnen doen, mede door al die plannen die uit dit kabinet voortkomen, zoals die vrachtwagenheffing. Maar wat ik wil vragen is dit. Ik hoor mijn collega van D66 oproepen om een laadinfrastructuur in heel Europa aan te leggen. Dezelfde vraag als net over de compensatie. Zou mijn collega van D66 niet eerst eens beginnen om het in Nederland te organiseren? Dat is een ontzettende puinhoop. Fastned is totaal niet in staat om het aan te leggen. We zien dat onze eigen pomphouders die levenslange concessies hadden, keihard uitgeknepen worden. Is het dan niet handig om gewoon eerst eens in Nederland te beginnen?

De heer **Schonis** (D66):

Het goede nieuws, meneer Van Aalst, is dat Nederland met bijna 35.000 laadpalen koploper is in Europa als het gaat om onze laadinfrastructuur. Het andere goede nieuws is dat het grote deel van die laadinfrastructuur inderdaad met private middelen is aangelegd, dus dat kost de overheid sec geen geld. Alleen, de overheid moet het wel faciliteren. Dat geldt ook voor het buitenland, voor de andere Europese lidstaten. Fastned noemt u. Ja, dat is een bedrijf dat een aantal van die laadstations heeft gerealiseerd, maar er zijn inmiddels ook andere bedrijven die dat doen. Onze eigen Nuon doet dat bijvoorbeeld. Ook in Amsterdam kun je daar gewoon al laadpalen bij bestellen. Ik zie niet in waarom dat Europees niet zou kunnen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Het is een beetje goochelen met die cijfers en die statistieken. Het lijkt alsof iedereen sinds vorig jaar elektrisch is gaan rijden. Dat is in het totaalbeeld helemaal niet zo. Hetzelfde geldt voor het idee dat wij momenteel de beste laadinfrastructuur hebben van Europa. Nee, we hebben gewoon het minst slechte aangelegde laadinfrastructuurpark. Dat is een hele andere insteek. Dus vandaar ook, als we al iets willen, zorg in ieder geval dat we dat faciliteren. In Nederland kunnen we wel koploper zijn, maar volgens mij doen we het gewoon het minst slecht en zouden we daar eerst op in moeten zetten, vooral om te voorkomen dat we nu allerlei grote, megalomane projecten gaan doen. Volgens mij is Fastned daar een van en kunnen we ons er beter op richten om dat in goede banen te leiden, in plaats van allerlei droombeelden op te roepen die geen werkelijkheid gaan worden. Is mijn collega van D66 dat met mij eens, speciaal voor mevrouw Kröger?

De **voorzitter**:

Nou, speciaal voor mevrouw Kröger... Ik hoorde ook een lange aanloop, maar u heeft aan het eind een vraag voor de heer Schonis, dus ik ga ervan uit dat hij daarmee verder kan. Ga uw gang.

De heer **Schonis** (D66):

Ongetwijfeld, voorzitter. Kijk, meneer Van Aalst. Is dit glas nou halfvol of halfleeg? Ik kan nu net als u gaan kijken naar de bovenkant en dan zeggen: dat is inderdaad halfleeg. Ik kijk liever naar de onderkant; dat is halfvol. Zo sta ik in de wedstrijd. Ik ben het niet met u eens en ik vind het ook wel opvallend wat u nu doet, want u noemt steeds Fastned, maar Fastned is gewoon een privaat bedrijf, net als andere bedrijven dat zijn. Het kan zijn dat dat bedrijf het toevallig niet voor elkaar krijgt omdat het een early innovator is, iemand die vroeg in de markt is gestapt en het helaas niet

voor elkaar krijgt. Er zijn andere bedrijven die op dit moment heel druk bezig zijn om dat in te halen. Dat is hoe de markt werkt. Maar ik dacht dat ook de PVV voor marktwerking was.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog. Het leek bijna een tegenvraag. Ik geef de heer Van Aalst dan de kans om de vraag of hij wel of niet voor marktwerking is kort te beantwoorden.

De heer Van Aalst (PVV):

De PVV is voor marktwerking, vooral als het ook de consument gaat helpen. Meneer had het over een halfvol glas of een halfleeg glas. In dit geval zijn het slechts een paar druppels die er nog in zitten. Dat is onze interpretatie.

De voorzitter:

Het was een antwoord met een nasleep. Dat hebben we nog niet vaak meegemaakt. Ik geef de heer Schonis het woord. Hij vervolgt zijn betoog.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Ik zal zo afronden.

Ik kom bij een ander punt waar meneer Van Aalst net ook over begon. Dat is namelijk de vrachtwagenheffing. D66 heeft bij de geplande invoering daarvan al gepleit voor het invoeren van een nultarief voor uitstootvrije vrachtwagens. Wie groen rijdt, betaalt geen tol. Zou dat niet de Europese norm moeten zijn? Alle lidstaten spannen zich immers in om de klimaatdoelen te halen. Is de Minister bereid om te bepleiten om tolheffingen voor uitstootvrije voertuigen in heel de Europese Unie integraal af te schaffen? Op deze manier creëren we, wat meneer Van Aalst ook wil, een gelijk speelveld in Europa. En tegelijkertijd maken we hiermee één grote en daarmee erg aantrekkelijke markt voor nieuwe voertuigen. En dat is weer goed voor onze Europese economie.

Voorzitter. Zoals gezegd, morgen stemmen wij voor een nieuw Europees Parlement. En mocht u nog behoefte hebben aan een stemadvies, dan zou ik zeggen: kies morgen voor Europa, kies voor lijst 1, stem D66. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank voor uw advies, maar dat sla ik in de wind. Dat kan ik denk ik wel meteen zo zeggen. Ik geef het woord aan de heer Dijkstra. Misschien heeft hij ook nog een advies.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Daar kan hij niet overheen toepen. Ik kies ook mijn eigen partij.

Voorzitter. Het is mooi, zo'n Transportraad. Er gebeuren veel dingen.

Transport is belangrijk, voor ons allemaal, om goederen van A naar B te krijgen. Er zijn een paar dingen die ik wil aanstippen.

Allereerst de fiches die wij hebben ontvangen en de standpunten van de Nederlandse regering, want dat is waar u voor gaat zitten daar, volgens mij. Die inzet kan op onze instemming rekenen. Ik merk dat u ook kritisch bent, zeker als het gaat om heel veel Europese integratie daarin. Je kunt niet één template over heel Europa leggen. Vaak doen wij dingen echt beter, of anders, en wil je ook dit soort bevoegdheden in eigen hand houden. Bijvoorbeeld hoe je omgaat met de opbrengsten die je hebt uit motorrijtuigenbelasting, als je ze dan toch hebt. En alles vrijstellen lijkt mij ook een beetje een illusie. Maar in grote lijnen kan die inzet op onze steun rekenen. Ook als het gaat om wegbeprijzing, dat soort dingen moet je echt in eigen hand houden. We willen absoluut niet dat we Europees gaan rekeningrijden. Het is al duur zat.

De mrb zouden we ook graag omlaag zien gaan. Daar hebben wij inderdaad bij de Maut al over gesproken, dus dat stip ik alleen even aan. De zomer- en wintertijd zit ook bij u. Daarover heb ik een paar vragen. Zijn er ook lidstaten die aangegeven hebben negatief te staan tegenover voorstellen vanuit de Commissie? Je kunt drie dingen doen. Je kunt het houden zoals het is, je kunt kiezen voor de ene tijd of voor de andere tijd. Ik denk dat het eerste het makkelijkst is. Denken andere lidstaten daar ook zo over? Hoe gaat de Minister of het kabinet terugrapporteren als het gaat om die komende Transportraden? We willen daar toch wel richting een oplossing. Of je moet het hele voorstel gewoon van tafel vegen.

De voorzitter:

Ik zag een interruptie van de heer Von Martels.

De heer Von Martels (CDA):

Je kunt de klok erop gelijkzetten dat hier nog wat discussie over zal ontstaan. Mijn vraag aan de VVD is natuurlijk: wat is het standpunt van de VVD hierin?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dan moet ik even kijken naar de woordvoerder zomertijd/wintertijd, die ook deze vergadering voorziet. Het is een onderwerp waarvan je denkt: wat moet je ermee? Misschien is dan het beste gewoon niks doen. Dat zou mijn idee zijn, maar ik weet niet of onze woordvoerder dat ook vindt. U vraagt het wel aan mij. Ik denk dat het belangrijk is dat je met lidstaten samen kijkt naar een oplossing. Ik vraag de Minister hoe andere lidstaten erin zitten, want wat je niet wilt is weer een ratjetoe. Volgens mij is het plan gekomen van een Europarlementariër van uw huize, die zei: de koeien hebben er last van. U bent zelf ook agrariër. U heeft er alle verstand van hoe het zit met een halfuur eerder of een halfuur later en wat het dan scheelt voor de koeien. Voor mensen kan het ook een probleem zijn, maar misschien is het probleem dusdanig dat we het allemaal niet zo erg vinden.

De voorzitter:

Dat is tot tevredenheid van de heer Von Martels? Nou, niet helemaal.

De heer Von Martels (CDA):

Aan de ene kant heb ik de vraag gesteld hoe we er persoonlijk tegenover staan. Bij ons binnen de fractie is er nog geen besluit genomen over welke keuze we gaan maken, maar dat het inderdaad opgeworpen is door een Europese collega van mij klopt wel. Dus het feit dat u het onderwerp inderdaad aanstipt, was mij voor even de aanleiding om te vragen hoe de VVD hier nou over denkt, dan hebben we daar ook vast een indicatie van.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Maar u heeft de oplossing ook nog niet, dus als u het probleem heeft opgeworpen, zou ik zeggen: los het als CDA ook op met elkaar. Maar de Minister gaat naar Brussel, of naar Roemenië geloof ik, en die gaat erover praten. In ieder geval heb ik de vraag gesteld, dat was de bedoeling. Dan de CO₂-reducties. We hebben ook de klimaattafels hier. Dan is het eigenlijk wel raar; we willen natuurlijk bronbeleid, dus aan de bron bij fabrikanten eisen stellen: maak je voertuigen schoner en steeds stiller. Dat werkt het beste en dat levert dan CO₂-reducties op en dat is het meest effectief. Dat is mooi. Alleen zie je in Nederland – we hebben daar ook vragen over gesteld – dat de ene wel meetelt en de ander niet. Bij de vrachtwagens hebben we 0,9 megaton extra. Dat is mooi, maar bij de bestelwagens en personenvoertuigen, waarbij we meer ambitie hebben getoond en het ook bereikt hebben, telt het dan weer niet mee. Ik vraag me wel af of de Minister het met me eens is dat alles wat we in Brussel

kunnen doen aan bronbeleid het meest effectief is en het meest aantrekkelijk, ook om te voorkomen dat je in Nederland weer allerlei extra maatregelen moet nemen.

Dan kom ik op de TEN-T-corridors. De truckparkings hebben wij gehad.

De voorzitter:

Voordat u daarnaartoe gaat, zag ik een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik sla heel even aan op bronbeleid. Een van de onderwerpen die in Europa natuurlijk vaak aan bod komt, is de aanpak van sjoemeldiesel. Dit is bij uitstek iets waar bronbeleid ongelofelijk belangrijk zou zijn. Is de heer Dijkstra het met mij eens dat de Minister zich in Europa nog wel even wat meer kan inzetten voor een harde aanpak van sjoemeldiesel?

De voorzitter:

Is de heer Dijkstra dat eens met mevrouw Kröger?

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Volgens mij gebeurt dat al. Ik heb gelezen dat de fabrikanten worden aangepakt met miljardenboetes, zoals bij BMW, Mercedes, Volkswagen en bij andere. Zoiets moet je denk ik ook Europees doen. Fraude kan niet en fraude mag ook niet lonen. Dit ondermijnt eigenlijk wat je met elkaar wilt bereiken, namelijk bronbeleid dat effectief is. Als je er dan een potje van maakt of je gooit er software in die de boel misleidt, dan is dat niet goed. Dus dat moet je aanpakken. Miljardenboetes lijken mij daar op hun plek te zijn.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Voorzitter, hoever zit ik qua tijd?

De voorzitter:

U hebt nog een minuut en vijftien seconden, als u het precies wilt weten.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Die neem ik dan wel. Ik vond het heel leuk om te lezen over het langeafstandsbusvervoer. Ik zag daarover ook een herziening van de verordening. Je ziet ze overal rijden, tenminste als je op de weg zit, van die FlixBussen en die Franstalige bussen. De naam kan ik niet goed uitspreken; de Ouibus of zoiets. Het is best wel gaaf om te zien welke routes zij rijden. Wij hebben het allemaal over treinen. Die kosten miljarden. Maar deze bussen kunnen gewoon rijden. Die rijden al dagelijks tussen lange afstanden; deze afstanden moeten langer dan 100 kilometer zijn. Ik zou zeggen: waarom moeten deze langer zijn? Ik heb begrepen dat je prima kan rijden van onze hoofdstad naar Brussel of Düsseldorf. Maar je mag dat niet doen tussen bijvoorbeeld Eindhoven en Amsterdam, omdat je dan weer zit met concessies. Ik vind het opengooien van die busverbindingen eigenlijk heel mooi, omdat we dan iets aanvullends hebben. In de luchtvaart hebben wij dat natuurlijk al. Daar is uitermate veel concurrentie, waardoor het goedkoop is om te vliegen. Je ziet nu ook dat langeafstandsbussen heel goed dat gat kunnen vullen. Zij kunnen ook een bepaald publiek trekken met wat minder budget. Daar kun je echt voor kiezen. Je kunt met dit soort vervoer in heel Europa komen: tot aan Parijs, tot aan Frankfurt en zelfs tot aan Rome. Het is veilig, het is mooi, het is goed en het is makkelijk. Dus ik pleit voor wat meer marktwerking en niet voor alleen maar het beschermen van het bestaande, want dan krijg je inderdaad

alleen maar het gezeur om treinen, terwijl die bussen dat heel mooi kunnen doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Schonis voor een interruptie.

De heer Schonis (D66):

Die bussen zijn inderdaad een mooie aanvullende voorziening. Ik heb daarbij twee vragen aan de heer Dijkstra. Hoe ziet de VVD de inzet van meer bussen in relatie tot de klimaatdoelstellingen? Gaan wij dan ook eisen – als je toch die concessies open moet gooien, waar u voor pleit – dat dit allemaal zero-emissionbussen of elektrische bussen zijn? Het is natuurlijk ook zo dat een bus een beperkte capaciteit heeft. Je kunt niet met een bus een hele trein vervangen, terwijl wij een ontzettende groei van het aantal passagiers zien. Dus ik ben wel benieuwd naar de visie van de VVD op dat punt.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Je ziet dat de mobiliteit steeds meer toeneemt. Ik wil mensen vrijlaten in hun vervoerskeuze: met hun eigen voertuig, een auto, met een bus, met een trein of zelfs met een vliegtuig. Daar moet je zelf een keuze in kunnen maken. Je ziet dat de verduurzaming ook in dit vervoer toeslaat. De prijs per kilometer daalt enorm, maar ook de efficiency neemt toe. Je zult op dit soort hele lange afstanden natuurlijk niet direct elektrische bussen laten rijden, maar waterstof is misschien over een jaar of tien heel aantrekkelijk. Het gebeurt nu al op beperkte schaal. Het gaat mij om de keuzevrijheid. Ook gaat het mij erom dat wij zo'n markt zich laten ontwikkelen en dat wij niet heel dogmatisch vasthouden aan een bepaald ideaal. Wat ons betreft moeten al die technologieën en markten zich naast elkaar ontwikkelen. Ik zie geen reden om die markten enorm te beschermen, behalve als je zegt dat je de concessies in stand wilt houden. Maar laten wij er alsjeblieft voor zorgen dat er ook tussen Nederlandse steden waar dat nu nog niet zo is, neem Breda en Utrecht, snelle verbindingen zijn met bussen, eventueel met speciale banen, omdat dit mooi aanvullend kan zijn.

De voorzitter:

Ik geloof dat u twee vragen stelde in de eerste interruptie. Er is nu één vraag beantwoord. Gaat u misschien de tweede vraag nog een keer stellen?

De heer Schonis (D66):

Dat zou zomaar kunnen. Begrijp ik nu dat de VVD pleit voor het opengooien van de concessies? Bent u dan niet bereid om daar de duurzaamheidseisen in op te nemen?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik wil niet over concessies praten, want concessies hebben te maken met het ov. Op dat gebied ben ik geen specialist. Dat is een bepaalde periode waarin je dedicated een lijn mag runnen. Ik heb het hier met name over internationaal vervoer, maar ik denk ook dat het binnen Nederland heel goed mogelijk is met dit soort ondernemingen, die echt mooi aanvullend zijn. Ik zou daar niet allerlei duurzaamheidseisen aan willen koppelen, want dan weet je één ding zeker: dan houdt het snel op, want het moet wel rendabel zijn. En als we gaan praten over elektrische bussen, dan wordt het lastig om tussen grote plaatsen te gaan rijden, want je actieradius is gewoon te beperkt. Maar dat komt vanzelf.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Von Martels.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik zou graag willen beginnen met de geannoteerde agenda. Daarin staat dat voorzitter Roemenië voornemens is een voortgangsrapportage te rapporteren over de Eurovignetrichtlijn. Kan de Minister aangeven of dit alleen een gedachtewisseling wordt of dat ook al besluiten worden genomen? Het CDA steunt de inzet van de Minister dat het belangrijk is dat de bevoegdheid om al dan niet wegbeprizing in te voeren een nationale aangelegenheid is én blijft. Nederland geeft vier punten aan waarvan men vindt dat dit nationale keuzes moeten blijven. Kan de Minister aangeven in hoeverre Nederland hierbij steun krijgt van andere lidstaten?

Verder geeft de Minister aan dat het Europees Parlement in het voorjaar van 2018 zijn positie al heeft bepaald, waarbij een veelvoud aan wijzigingsvoorstellen is aangenomen. Kan de Minister aangeven welke positie het Europees Parlement heeft ingenomen en wat de belangrijkste aangenomen wijzigingsvoorstellen zijn?

Dan kom ik bij de beveiligde truckparkings. Dit is net al naar voren gebracht door – ik meen – PVV en VVD. Het Europees Parlement heeft in het mobiliteitspakket besloten tot een totaalverbod op het doorbrengen van de 45 uursrust in de cabine. Mijn Europese CDA-collega Wim van de Camp heeft bij het dossier gepleit om een uitzondering te maken voor het genieten van de tweewekelijkse 45 uursrust in de cabine op een beveiligde parkeerplaats met goede voorzieningen. Dit voorstel is echter niet aangenomen, en wij ontvangen heel veel signalen uit de transportsector en provincies dat dit totaalverbod, dus zónder deze uitzondering, negatieve consequenties zou opleveren, bijvoorbeeld het praktische bezwaar dat onvoldoende alternatieven voorhanden zijn, waarbij zowel de chauffeur buiten de cabine kan rusten als waarbij de vrachtwagen veilig kan worden geparkeerd. En daarnaast zou het ook nadelig zijn voor de ontwikkeling van meer beveiligde truckparkings met voorzieningen. Ziet de Minister deze negatieve gevolgen ook? En hoe kijkt de Minister ertegen aan om in de triloog alsnog in te zetten op een uitzondering? En indien het totaalverbod blijft, hoe ziet de Minister het dan voor zich dat verdere ontwikkeling van voldoende beveiligde truckparkings wordt gestimuleerd? Dan de brief over de passagiersrechten. Het CDA is het ermee eens dat het EU-wetgevingskader voor passagiersrechten versterking, verbetering en verduidelijking behoeft, zodat reizigers beter weten wat hun rechten zijn. Kan de Minister aangeven wat de belangrijkste wijzigingsvoorstellen zijn? En we begrijpen verder dat het Commissievoorstel vervoerders de kans geeft om één reis in meerdere vervoersovereenkomsten op te delen, waarbij het risico van vertragingen en annuleringen bij de reiziger komt te liggen. Klopt dit? Zo ja, is het dan niet verstandig om op te nemen dat verkopers van treinreizen één doorgaande vervoersovereenkomst moeten aanbieden voor de volledige reis, ook als er om technische redenen sprake is van meerdere tickets? Met name voor personen met een handicap of een beperkte mobiliteit is het belangrijk om dit punt onder de aandacht te brengen.

Tot slot de Transportraad. Eind vorig jaar heeft de Raad een algemene oriëntatie bereikt over het Commissievoorstel voor beheer van de veiligheid van weginfrastructuur, met het doel het aantal doden en zwaargewonden op het wegennet binnen de EU te doen dalen. Zou de Minister kunnen aangeven hoe het proces er verder uitziet? En wat gaan Nederlanders merken ten aanzien van de aanpassingen van de richtlijn op het gebied van verkeersveiligheid? Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan mevrouw Kröger, die ik nog niet welkom had geheten. Dat doe ik dan meteen bij dezen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen de trein. Als we voor reizen binnen Europa de trein aantrekkelijker willen maken dan het vliegtuig, en dat willen we graag, dan moet je eigenlijk werken met prijs, tijd en gemak. Daar hebben we het al vaker met de Minister en de Staatssecretaris over gehad. Vandaag kom ik te spreken over een aantal dingen met betrekking tot dat gemak, en daarbij gaat het over je rechten als treinpassagier. Je hebt meer kans op vertraging als treinreiziger en minder rechten in de compensatie. Al genoemd door een aantal collega's is dat een aaneengesloten reis, ook als deze uit losse tickets bestaat, toch ook wel als zodanig moet worden beschouwd. En dat betekent dat als een passagier een aansluiting mist, je toch wel dezelfde rechten zou moeten hebben op compensatie of een alternatief. Wij begrijpen dat dit Europees geregeld moet worden en hopen echt dat de Minister zich hier heel erg hard voor gaat maken, zodat voor een treinreiziger ook die rechten geborgd worden. Een ander onderdeel van het gemak voor de treinreiziger is hoe makkelijk tickets te boeken zijn. Ik heb hier al eerder aandacht voor gevraagd, ik meen zelfs in 2017, in een van de eerste debatten als Kamerlid. Het ging over: hoe zorgen we ervoor dat de data van verschillende treinvervoerders in Europa meer gedeeld worden en makkelijker toegankelijk worden, zodat je net zoiets als CheapTickets voor vliegreizen zou krijgen voor de trein en zodat je makkelijk kan boeken, ook bij nationale spoorwegen. De Minister heeft toegezegd dat ze daarover in Europa in gesprek zou gaan. Ik ben heel erg benieuwd waar die gesprekken toe hebben geleid, wat hierbij nog meer kan en of zij zich ervoor blijft inzetten. Tot zover over de dienstregeling en het boeken van een ticket. Daarnaast heb je alle informatie en data over reizigersstromen die het aantrekkelijk maken voor boekingsystemen om meer treinreizen binnen Europa te gaan aanbieden. Die discussie hebben we in Nederland: Translink, het delen van ov-data. Maar eigenlijk wil je diezelfde discussie in Europa over internationale ov-treindata, zodat aanbieders daarop kunnen inspelen. Dat over het gemak van treinreizen. Een geheel ander punt dat nog niet door een andere woordvoerder is aangestipt, is de e-documentatie in het transport. Ik heb gelezen dat Nederland al sinds 2011 aandacht vraagt voor het digitaliseren in het transport. Dat lijkt mij ongelooflijk belangrijk. Dan lees ik met verbazing dat er lidstaten zijn die nog niet van plan zijn hun administratie te digitaliseren. Ik ben erg benieuwd wat daar dan achter zit. Ik vraag mij ook af of de Minister datgene waar zij Europees op inzet ook vertaalt naar wat we in Nederland hebben rond vergunningen en handhaving. Ik las in de feitelijke vragen rond de ILT-rapportages bijvoorbeeld dat er in Nederland wel een MijnILT is, maar dat al die systemen voor vergunningen en handhaving nog niet digitaal op elkaar zijn aangesloten. Zou je dat niet ook Europees moeten willen? Er worden een hoop zaken vervoerd. Onderdeel van die digitalisering is dat je veel beter kan handhaven. Ten slotte vroeg ik mij nog af of het punt van e-documentatie in het transport alleen gaat over vrachtwagens of bijvoorbeeld ook over het containervervoer, de binnenvaart, de zeevaart en de vrachttrein. Ik hoop uiteraard dat het daar allemaal over gaat.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik schors voor vijftien minuten.

De vergadering wordt van 15.58 uur tot 16.15 uur geschorst.

De voorzitter:

Goedemiddag. Welkom bij het vervolg van deze vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat met betrekking tot de Transportraad van 6 juni. Wij waren aanbeland bij de beantwoording. Ik geef het woord aan de Minister.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. 6 juni is inderdaad, zoals sommigen van u al memoreerden, na de verkiezingen. Ik denk dat wij toch nog wel wat gehandicapt zullen zijn tijdens deze Transportraad, omdat de verkiezingen dan wel al zijn geweest. Wij hebben dan de eerste grove inzichten in waar het misschien naartoe zal gaan in Europa. Ik denk dat het ook wel goed is dat er snel meters worden gemaakt, want wij wachten natuurlijk met spoed op een nieuw Europees Parlement. Hierbij moet je toch altijd afwachten welke consequenties dit heeft voor de besluitvorming in dat Europees Parlement en voor de inzet in de trilogie. Wij zijn bijvoorbeeld net allemaal gewend aan Eurocommissaris Bulc van Transport. Het is weer even afwachten hoe dat gaat verlopen en welk programma de nieuwe Europese Commissie gaat maken. Ik denk dat wij in het komende halfjaar nog wel op heel veel punten een beetje in het duister zullen tasten. Desalniettemin gaan wij toch proberen om met de Europese collega's zo veel mogelijk vorderingen te maken.

Ik kan u nog melden dat er twee wijzigingen zijn binnengekomen ten aanzien van de geannoteerde agenda. Als eerste wordt het onderwerp van de gehuurde voertuigen een voortgangsrapportage in plaats van besluitvorming. Dit wordt dus wat afgezwakt. Dat betekent waarschijnlijk ook dat er tijdens de Raad veel minder op zal worden ingegaan. Dit komt doordat het Roemeense voorzitterschap heeft geconstateerd dat er nog onvoldoende consensus is. Hierdoor is het nog niet rijp voor besluitvorming. Daarnaast is bevestigd – dat zal denk ik velen van u interesseren – door het Roemeense voorzitterschap dat het onderwerp zomer- en wintertijd niet langer een daadwerkelijk agendapunt van de Raad is. Dus ook daar hebben ze waarschijnlijk geconstateerd dat er nog te veel onduidelijkheid en onderling gedoe is, waardoor het nog niet rijp is voor die bespreking. Zeker gezien het feit dat er straks een nieuw EP en een nieuwe Commissie komen, is dit onderwerp onvoldoende uitgehard. De voorzitter zal wel kort iets over het onderwerp zeggen, maar er komt geen bespreking meer over het onderwerp. Alle partijen die er nog niet uit zijn, hebben dus nog even de tijd om dit onderwerp nader te bestuderen. Mochten er op het einde nog andere punten ter tafel komen, dan vindt u deze uiteraard naderhand terug in het verslag. Wij weten nooit helemaal precies van tevoren met welke punten de lidstaten zullen komen. Dat meld ik even als aandachtspunten vooraf.

Dan loop ik langs de vragen die uw Kamer heeft gesteld. De heer Van Aalst heeft aandacht gevraagd voor het Mobiliteitspakket en de truckparkings. U weet dat wij daar volop aandacht voor hebben. Daar zijn natuurlijk ruimte en geld voor nodig. Wij zijn in goed overleg met de regio's. De eerste resultaten zijn ook zichtbaar, maar er wordt hard gewerkt aan nog meer truckparkings. De vorige keer heb ik u gemeld dat ik daarover goed overleg voer met mijn Duitse collega van Noordrijn-Westfalen. Deze heeft toegezegd om ook aan de Duitse kant wat meer truckparkings te gaan realiseren. De heer Von Martels memoreerde ook nog even de rol die zijn partijgenoot Wim van de Camp daarin heeft gespeeld in het Europees Parlement. Hoe dit precies allemaal zal gaan, is natuurlijk ook weer afhankelijk van het nieuwe Europees Parlement en een nieuwe Eurocommissaris. Wij blijven onverkort gaan voor de Nederlandse inzet. Het resultaat dat in de Raad is bereikt, is voor Nederland niet ongunstig; laat ik het zo formuleren. Dus wij proberen natuurlijk om daar maximaal bij aan te sluiten.

De voorzitter:

Op dit punt zie ik een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zou eigenlijk aan de Minister willen vragen of zij ons in ieder geval een voortgangsbrief kan sturen over de uitbreiding met een aantal nieuwe

parkeerplaatsen, voorzien van de realisatiedatum. Kan zij tot die tijd ongehoorzaam zijn aan Brussel om te voorkomen dat die chauffeurs worden beboet als zij hun rust doorbrengen in een vrachtwagen, omdat zij genoodzaakt zijn om hun goederen en vrachtwagen te beveiligen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben bereid om voor het algemeen overleg Wegverkeer en Verkeersveiligheid nog een update te geven van waar wij staan ten aanzien van de truckparkings. Het lijkt mij prima om daar dan nog even op terug te komen. Het huidige beleid blijft staan, want er is nog geen triloog op gang gekomen. Wij blijven dus ons eigen standpunt bepleiten. Daar heb ik verder op dit moment weinig aan toe te voegen.

De heer Von Martels (CDA):

Ik ga nog even door over dit onderwerp. De heer Van Aalst suggereerde een soort burgerlijke ongehoorzaamheid. De Minister antwoordde daar, tot mijn verrassing, op: «Ik wil kijken naar wat er mogelijk is. Misschien kan Nederland een uitzonderingspositie bekleden als het gaat om de Europese regelgeving.» Denkt de Minister aan een coulanceregeling? Waar moet ik aan denken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

We hebben daar uitgebreid met elkaar over gesproken. De uitspraak van het Hof in Luxemburg heeft het voor ons duidelijk gemaakt dat er gewoon moet worden gehandhaafd. Ik ben zelf ook nog bij acties met folders op pad gegaan. U was daarover ook allemaal tevreden. Dat blijven wij ook doen. In de tussentijd proberen wij er keihard aan te werken om de benodigde infrastructuur, inclusief de voorzieningen, voor elkaar te krijgen. Dus wij bestendigen gewoon de huidige lijn zoals wij deze met uw Kamer hebben afgesproken, omdat er op dit moment geen nieuwe ontwikkelingen zijn.

Dan kom ik aan bij de vragen over de bus. De heer Van Aalst heeft de 45 uursrust ook gekoppeld aan de bus. De buschauffeurs overnachten over het algemeen niet in de bus. Dus, voor zover ik weet, doet het probleem zich daar niet zozeer voor. Maar mocht u signalen ontvangen over problemen met buschauffeurs die op openbare parkeerplaatsen overnachten, dan hoor ik dat graag. Wij hebben eigenlijk die signalen nog niet ontvangen.

De heer Van Aalst (PVV):

Het zit 'm met name in een onderdeel daarvan. De touringcarchauffeurs worden nu over één kam geschoren met vrachtwagenchauffeurs, alsof dit hetzelfde beroep zou zijn. Ja, zij zijn beiden chauffeur, maar dat is dan ook zo ongeveer de enige overeenkomst. Je constateert dat zij heel vaak met hun rij- en rusttijden – zoals deze nu in zijn algemeenheid worden vastgelegd – in de problemen komen. Zij staan even stil als er een bezichtiging wordt gedaan. Dan pakken zij al hun rust. Doordat de rij- en rusttijdenregels hier niet in voorzien, komen zij in de problemen. Zij vragen dan ook om een soort coulanceregeling of om er in ieder geval naar te kijken of wij maatwerk kunnen leveren voor de touringcarchauffeurs, want de regels die nu worden opgelegd aan de vrachtwagenchauffeurs passen niet een-op-een bij de touringcarbranche.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dan stel ik voor dat we even heel precies kijken naar waar de problematiek in zit. Misschien kan de heer Van Aalst dat nader duiden. Dan lijkt het mij handig dat wij daar ook nog op terugkomen in de brief voor het AO Wegverkeer en Verkeersveiligheid, want ik kan er nu verder niet zo heel veel over zeggen.

De heer Van Aalst heeft ook nog gevraagd naar de stand van zaken in de Duitse tolzaak. U zei: uw voorganger was er toch heel erg op tegen? Dat geldt ook voor deze Minister, want tijdens mijn periode hebben wij in dit kabinet besloten om ons bij Oostenrijk te voegen in de strijd tegen dit Duitse vignet. Ik kan u daarover melden dat een uitspraak van het Hof van Justitie wordt verwacht op 18 juni aanstaande, dus dan krijgen wij misschien wat meer duidelijkheid hierover.

Dan is er een onderwerp waar meerdere vragen over zijn gesteld, namelijk het laden van elektrische voertuigen in het buitenland. Hoe maken wij dat nu wat gemakkelijker? Wij proberen om dat te stimuleren middels het maken van afspraken met de omringende landen. Dus in contacten met Europese collega's pleiten zowel de Staatssecretaris als ik voor een open, toegankelijke laadinfrastructuur, voor open en uniforme standaarden en natuurlijk ook, zeer belangrijk, voor de interoperabiliteit. In december 2017 hebben wij met de Benelux-landen een intentieverklaring ondertekend over grensoverschrijdend elektrisch rijden. Een jaar eerder is dat al gebeurd met Noordrijn-Westfalen. Sindsdien zijn ook heel veel laadaanbieders in de Benelux en Duitsland onderling verbonden. Je ziet gelukkig ook dat elektrische rijders in het buitenland kunnen laden met hun eigen laadpas of app. Verder leidt Nederland een EU-project met zestien lidstaten – u moet niet aan mij vragen om die zestien op te noemen, maar het zijn zestien lidstaten – gericht op goede informatie, voorrijders, de beschikbaarheid van locaties en de prijzen van het laden. In datzelfde project wordt ook gewerkt aan identificatiecodes voor laadpalen en aan laadcontracten. Dit is ook gericht op soepele, internationale betalingen. Dus zowel de Staatssecretaris als ik hebben daar vol aandacht voor. Wij zullen proberen om ook dat proces straks, met een nieuwe Commissie, weer voortvarend een stap verder te brengen.

De heer **Schonis** (D66):

Dank voor de beantwoording door de Minister. Zestien lidstaten; ik zal het rijtje niet aan u vragen, maar we hebben er wel in totaal 27. Dat betekent dus dat er elf nog niet meedoen. Is het dan een idee om in ieder geval te pleiten voor een integrale aanpak? Want ja, dat met die zestien voortrekkers is mooi, maar we moeten uiteindelijk natuurlijk heel Europa zien te bereiken.

De **voorzitter**:

Ik dacht dat u naar de elf lidstaten die niet meededen ging vragen. Maar het was een andere vraag. De Minister.

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Uiteraard is het ons streven om het wel overal voor elkaar te krijgen. Maar dan pak ik, daarop vooruitlopend, meteen ook de vraag mee van mevrouw Kröger over de e-documentatie. Wij vergeten weleens hoever wij eigenlijk in Nederland al zijn en ook hoe bevoorrecht wij zijn met onze connectiviteit. Ik mocht de afgelopen twee dagen met onze Koning en Koningin op bezoek in de deelstaat Mecklenburg-Vorpommern, in voormalig Oost-Duitsland. 1,3 miljoen mensen wonen daar op een veel groter oppervlak dan in Nederland. Daar was het onderweg al voortdurend onmogelijk om te bellen omdat je gewoon de verbinding niet had. Laat staan dat de mensen daar een goede digitale verbinding hebben. Dus we moeten er toch rekening mee houden dat andere lidstaten vaak wel willen, maar domweg de digitale infrastructuur nog niet hebben. En dat is ook een inhaalslag die daar gemaakt moet worden. Daarom is een transportbedrijf uit die contreien gewoon helemaal gewend om alles nog op papier te doen. Dat geldt ook voor de banken, waar de mensen nog papieren cheques gebruiken, omdat ze gewoon geen internetaansluiting hebben. Dus dat moet je een beetje meewegen. Het is dus niet zo dat ze niet willen of tegenwerken, maar vaak zijn ze gewoon nog niet zover, en

moeten we daar proberen ze te helpen om aan te haken. Maar dat gaat niet van vandaag op morgen.

Het project voor de digitale vrachtbrief doen we in Benelux-verband. Daar hebben we ook de Duitsers uitdrukkelijk voor uitgenodigd. Noordrijn-Westfalen is daar positief over. Het is mooi dat dat in het programma-akkoord van de Duitse federale regering is opgenomen. Frankrijk en Spanje zijn daarmee bezig. De Eurocommissaris was enthousiast, dus we proberen dit project ook in de volgende periode verder te brengen. Want ik ben het zeer met u eens dat dat echt de goede weg is, ook ten aanzien van het delen van data. We werken daaraan, of het nou gaat om het spoor, of welke modaliteit dan ook – op de ticketing enzovoort kom ik nog terug – maar we moeten er een beetje rekening mee houden dat niet alle landen daarin al evenveel kunnen als wij.

Dan hebben de heer Von Martels en een aantal anderen het over de passagiersrechten gehad. Daar hebben veel Kamerleden ook vragen over gesteld. Ik proef bij u ook breed dat u er echt werk van wilt maken dat de rail passengers» rights verbeteren. Dat voorstel is al wel regelmatig besproken in Raadswerkgroepverband maar ik geef er ook meteen bij aan dat het nog wel, om het een beetje in Europese termen te zeggen, een uphill battle is. Daar is nog wel heel veel werk te verrichten. Want heel veel collega-lidstaten blijven pleiten voor het behouden van een mogelijkheid om bepaalde treindiensten weer vrij te stellen van toepassing van de verordening. Wij vinden dat onwenselijk. Wij vinden dat de treinreiziger moet weten waar hij aan toe is. Zeker als wij serieus de trein een alternatief willen laten zijn voor de luchtvaart, dan moet je ook op die punten die rechten gelijk zien te trekken. Dat ben ik helemaal met mevrouw Kröger, de heer Schonis en anderen eens. Net als gelukkig wel wat andere lidstaten heeft Nederland kritiek op de duidelijkheid van de verplichtingen die in de conceptverordening staan opgenomen. Dus Nederland zal zich ook op dit dossier kritisch maar constructief blijven inzetten. We proberen in ieder geval om er zo veel mogelijk beweging in te krijgen, in de goede richting, ook al krijgen we het waarschijnlijk niet helemaal op het niveau dat wij ideaal zouden vinden. Daar moeten we realistisch in zijn.

De Staatssecretaris is ook nog bezig om in het verdere besluitvormingsproces echt in te zetten op een werkbare manier om met doorgaande treinkaartjes om te gaan. Bijvoorbeeld om te voorkomen dat een derde partij internationale treinkaartjes verkoopt met een hele krappe of onrealistische overstap. Het moet allemaal echt op dat gemak, waar u ook om vraagt, ingesteld zijn. Claims voor een gemiste aansluiting moeten gebaseerd zijn op verwijtbare vertragingen. Natuurlijk hoorde ik in uw discussie ook dat als er ergens een ongeluk heeft plaatsgevonden en iemand voor de trein is gesprongen, je de vertraging die dat oplevert de spoorwegen niet kwalijk kunt nemen. Dit geldt ook bij bepaalde weersomstandigheden. Maar alles wat verder verwijtbaar is, moet je kunnen claimen.

De voorzitter:

Ik zag een interruptie van de heer Von Martels.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mag ik er nog één zinnetje aan toevoegen? Ook bij dit onderwerp wordt tijdens de Transportraad alleen over de voortgang gesproken en daarbij vindt geen besluitvorming plaats. Want dat was dacht ik ook nog een vraag van de heer Von Martels.

De voorzitter:

Dat neemt zijn interruptie niet weg. Dus ga uw gang.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik was nog even benieuwd hoe de Minister er nu tegen aankijkt. Het zijn blijkbaar gewoon praktische problemen. Want er staat ook in het stuk dat er in de EU weliswaar uitgebreide passagiersrechten zijn, maar dat het reizigers nog steeds moeite kost deze te laten gelden. Waar zitten die echte obstakels? Hoe kunnen we die nou wegnemen? Want het gaat uiteindelijk om die uphill battle zoals de Minister schetst. Ik weet niet welke partijen aan die oorlogsvoering meedoen, maar het gaat erom die bij elkaar te brengen. Wat wij in ieder geval beogen, wat iedereen hier aan tafel volgens mij beoogt, is dat er betere oplossingen komen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik kan geen namen en rugnummers noemen van landen dan wel treinbedrijven. Maar er zijn er verschillende die om hun eigen belangen te bewaken het liefst niet voor zaken aansprakelijk gesteld willen worden. Zeker als er dienstregelingen niet heel erg betrouwbaar uitgevoerd kunnen worden, kan ik me voorstellen dat daar wat meer tegendruk zit dan bij ons. Dus het is wisselend, maar dat neemt niet weg dat de Staatssecretaris en ik samen zullen blijven proberen om dit wel de goede kant op te krijgen.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vervolgvraag. Ga uw gang.

De heer Von Martels (CDA):

Niet blijven proberen, maar blijven véchten om in ieder geval dit tot een succes te brengen. Want u geeft zelf aan dat dit gewoon een battle is.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

In de uphill battle gaan de Staatssecretaris en ik vooraan in de strijd.

De voorzitter:

Dan zag ik een interruptie van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dat gaat ook over het punt van de passagiersrechten en dat specifieke punt van een aaneengesloten reis, ook als deze uit meerdere tickets bestaat, of als je zelf geboekt hebt et cetera. Dat moet dan toch als een aaneengesloten reis beschouwd worden, ook met de rechten die daarbij horen. Ik hoor de Minister zeggen dat de Staatssecretaris zich hiervoor inzet. Maar wat zijn de verwachtingen? Kan de Minister hierover toch iets meer beschrijvend beschouwen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Gerelateerd aan deze Transportraad wil ik geen al te hoge verwachtingen scheppen. Dat is niet omdat daar niet stevig over gediscussieerd wordt, maar bij dit onderwerp wordt alleen de voortgang besproken. De praktijk leert dat er dan niet echt een discussie plaatsvindt, maar dat iedereen nog een keer zijn eigen standpunt naar voren brengt. Wij zullen dit natuurlijk en marge van de gesprekken die wij met collega's hebben uitdrukkelijk aan de orde stellen. Maar dit is nu geen besluitvormende ronde. Dus we zullen straks hopelijk met de nieuwe Eurocommissaris hiermee verdergaan. Die zullen we natuurlijk als eerste aansporen. «Aansporen» is denk ik ook wel een goede term in dit verband, een Von Martelsje.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wat ik me eigenlijk afvroeg: als ik de Minister goed beluister, is een heel deel van het probleem dat die verschillende nationale spoorwegen bang zijn dat derde partijen dingen te krap plannen waardoor zij met kosten opgezadeld worden. Mijn vraag is: kan de Minister erop aandringen dat juist niet alleen de transportministers, maar ook de verschillende

spoorwegen hierin betrokken worden om toch tot een oplossing te komen? Hier moet toch uit te komen zijn, lijkt mij.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet toevallig dat onder anderen de heer Eringa van ProRail ook in de Europese koepel actief is en daar natuurlijk uitdrukkelijk dit probleem onder de aandacht brengt om tot internationale, Europese, afstemming te komen op allerlei punten. Maar over het precieze daarvan kunt u beter nog een keer de Staatssecretaris bevragen. Ik weet wel dat er vanuit Nederland echt hard aan getrokken wordt, ook vanuit de NS van de heer Van Boxtel.

De voorzitter:

Ik zag nog een interruptie van de heer Dijkstra. Ga uw gang.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik zit ook wat te bladeren in dat rapport van de Europese Rekenkamer over die passagiersrechten. Het kost inderdaad veel moeite om dat voor elkaar te krijgen en dat kan ik me goed voorstellen. In andere sectoren is dat sneller en makkelijker te regelen, maar aan de andere kant is het wel de vraag hoe je voorkomt dat je daarin doorslaat. Ik weet dat je in de luchtvaart tot € 600 gecompenseerd kunt krijgen en dat daar € 250 het minimumbedrag is, terwijl de tickets vaak maar een fractie daarvan kosten. Ik kan me heel goed voorstellen dat een nationale treinmaatschappij in Frankrijk, Italië of Duitsland er echt niet op zit te wachten om ook € 250 of € 600 per ticket terug te geven. Stellen we ook de hoogte van de tarieven op een gegeven moment ook weer ter discussie of zeggen we: passagiers moeten ten koste van alles worden beschermd en het maakt niet uit het wat het kost, ook al gaan er daardoor zo meteen partijen over de kop? Zeker bij treinen is het erg lastig om ze op tijd te laten rijden.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat zal natuurlijk allemaal in verhouding moeten staan tot het product waar het over gaat en de prijs van de tickets. Maar we zijn nog helemaal niet in het stadium dat we praten over bedragen. Als je het hebt over verwachtingenmanagement: we moeten nu eerst nog heftig gaan discussiëren over de principes, laat staan dat we het nu al over de precieze uitvoering kunnen gaan hebben.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Het is wel iets om in de toekomst over na te denken. Ik heb een vergelijking met de luchtvaart gemaakt, want ik heb gezien dat sommige airlines, volgens mij recent nog eentje in Engeland, ermee stoppen, omdat het heel snel einde oefening is als ze € 600 maal het aantal passagiers moeten uitkeren. Uiteindelijk schiet de consument er ook weinig mee op als de compensatie van reizigers echt doorslaat in de tarieven.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat ben ik met de heer Dijkstra eens. Daar zal nog heel veel over gediscussieerd moeten worden, want het moet natuurlijk allemaal wel proportioneel blijven. Niet alles is een vervoerder aan te rekenen, want er zijn altijd weer grijze gebieden. Dat is ingewikkeld in de luchtvaart en dat zal in het treinverkeer niet opeens heel veel makkelijker worden.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Dan kom ik bij de heer Schonis, die heeft gevraagd of wij in Europa willen pleiten voor geen tol of een nultarief voor

zero-emissievoertuigen. Zoals u weet, biedt de Eurovignetrichtlijn geen mogelijkheden voor afwijkende tarieven voor emissieloze voertuigen. In de lopende onderhandelingen over de wijziging van de richtlijn wordt wel naar dit aspect gekeken. Daarbij wordt eerder gedacht aan een korting naarmate een voertuig schoner is. Wij zetten vooral in op maximale flexibiliteit, zodat Nederland ook zelf zo veel mogelijk kan bepalen hoe wij hiermee om willen gaan. We merken ook bij andere landen dat die ook graag zelf willen bepalen hoe hiermee om te gaan, want het heeft natuurlijk een-op-een ook verband met je eigen inkomsten als land. Kijk naar de discussie die wij nu hebben rondom het stimuleren van het elektrisch rijden: als straks iedereen elektrisch rijdt en er nul accijns wordt betaald bij de pomp, dan ligt er voor ons allemaal een uitdaging om dat op te lossen. De eigenstandige bevoegdheid van een land is ons veel waard, maar ik vind het ook wel belangrijk om nog een keer te onderstrepen dat we dat stimuleren. De discussie over hoe je dat kunt doen, voeren we wel degelijk ook in Europa

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Schonis. Ga uw gang.

De heer Schonis (D66):

U kijkt alsof u het niet verwacht had.

Ik hoor de Minister zeggen: ik zet maximaal in op flexibiliteit. Dat is op zich prima. Ik kan me best voorstellen dat je het hoe en wat zo veel mogelijk aan de landen wilt laten. Maar goed, alle lidstaten hebben in deze wel een gedeeld belang. Het ligt dan voor de hand dat je zorgt voor een gelijk speelveld als je het wilt stimuleren. Ik hoorde de heer Van Aalst en anderen hier in andere bewoordingen ook al over en hier toch ook wel voor pleiten. We kunnen dat als Nederland niet alleen en ik vind het dan toch vrij logisch dat je probeert voor elkaar te krijgen dat we geen tol gaan betalen op het moment dat we groen rijden. Dat is natuurlijk een bevoegdheid van lidstaten. Dat begrijp ik wel, maar omdat diezelfde lidstaten allemaal hetzelfde belang hebben, kan ik me voorstellen dat we een wat progressievere en ambitieuzere lijn kiezen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij verschillen we niet van mening over de ambitie. We hebben in Nederland – dat onderwerp ligt u ook zeer na aan het hart – de vrachtwagenheffing en we hebben er daarbij voor gekozen om het voor een deel te stimuleren met een verlaging van de motorrijtuigenbelasting. Dat bedrag kunnen bedrijven dus gebruiken om zelf meer te investeren. Tegelijkertijd doen we ook een deel via de terugsluis om het op die manier te stimuleren. Dat is de keuze die wij in Nederland hebben gemaakt, maar misschien doen ze het in andere landen wel weer op een andere manier. Die vrijheid willen we ook wel graag in stand houden.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Von Martels heeft gevraagd naar de wensen van het Europees Parlement hierover. Dat is allemaal een beetje onduidelijk, omdat we niet precies weten hoe het nieuwe Europees Parlement eruit gaat zien en of dat tot veranderingen gaat leiden.

Een eerste inschatting van hoe er is gereageerd door andere lidstaten op de Nederlandse vier punten. Die punten kan ik wel even langslopen. Zoals ik ook in de geannoteerde agenda heb geschreven, is het krachtenveld nogal divers. De meeste lidstaten pleiten net als Nederland voor maximale flexibiliteit wat betreft de keuze van het systeem. Mag het vignet al dan niet blijven? Hoe vul je het precies in? Ook het verplicht

oormerken van inkomsten vinden heel veel lidstaten net als wij een nationale competentie. Over tariefdifferentiatie hebben we het net al even gehad. Er is over een rapportageverplichting gesproken en daar kreeg Nederland brede steun voor de stelling: too much and too frequent. Dus daar was snel overeenstemming over.

Over de zomertijd wordt niet officieel vergaderd, maar ik wil toch wel de vraag van de heer Dijkstra beantwoorden of er ook lidstaten tegen het Commissievoorstel zijn. In de Raadswerkgroep hebben heel veel lidstaten kritische vragen gesteld over het voorstel. Niemand heeft zich nog echt formeel uitgesproken. We gaan hierover natuurlijk ook het verslag van de Transportraad met u delen, maar ik verwacht niet dat er nu heel veel nieuws over gezegd zal worden. De Minister van BZK, die hiervoor in Nederland verantwoordelijk is, informeert uw Kamer uiteraard wanneer er belangrijke ontwikkelingen zijn. Overigens waren vooral de Scandinavische landen een warm pleitbezorger van die aanpassing. Welke invloed die zomer- en wintertijd heeft, hangt dus een beetje af van de plaats waar je je bevindt.

Dan komen we nog een keer bij de ticketboekingen. Ik heb eigenlijk al gezegd dat we daar de Commissie en het EP op aanspreken. Er wordt ook aan gewerkt om waar mogelijk tot betere afstemming te komen en om dat echt een stukje vooruit te brengen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

«We proberen het waar mogelijk een stukje vooruit te brengen» is mij net even te summier. Het gaat eigenlijk over twee dingen. Aan de ene kant speelt er dat verschillende nationale spoorwegen hun dienstregelingen delen en het mogelijk maken om tickets online te boeken. Dat kan lang niet altijd. Voor internationale tickets kan het wel, maar als ik vanuit Nederland een ticket wil boeken naar een of ander gehucht in Italië, zijn de lokale tickets in Italië moeilijk te boeken, om het maar even zo samen te vatten. Dat is het ene stukje. Het andere stukje zijn de ov-data, waardoor te analyseren is waar er marktkansen voor bepaalde treinreizen liggen, zodat daar dan weer op ingespeeld kan worden. Wat gaat de Minister hiervoor regelen in Europa? Hoe gaat ze zich hiervoor inzetten?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik weet dat de Staatssecretaris hier uitdrukkelijk aandacht voor vraagt, zowel bij de Europese Commissie als bij de Europese collega's. Verder gebeurt dat ook vanuit de Nederlandse spoorsector, zowel de NS als ProRail. Maar het is nog niet eenvoudig. Ik weet dat de Commissie hier momenteel een onderzoek naar doet. Zodra de uitkomsten daarvan bekend zijn, weten we wat de mogelijkheden en de wensen in de verschillende landen zijn. De Staatssecretaris zal daar dan ook uw Kamer over informeren.

De **voorzitter**:

Ik zie een vervolg. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel. Het lijkt me goed om dat onderzoek dan te krijgen. Zijn er mogelijkheden? Net werd bijvoorbeeld over het onderwerp van de e-documentatie gezegd: we doen al dit; met de Benelux, Frankrijk en Duitsland proberen we samen te werken. Is dit niet ook typisch een onderwerp waarbinnen we met een aantal ons omringende landen als een soort kopgroepje al meer die treindata kunnen delen, waardoor het allemaal makkelijker wordt om te treinen?

Minister **Van Nieuwenhuizen-Wijbenga**:

Ik herken de ambitie van mevrouw Kröger. Die wordt ook gedeeld door de Staatssecretaris en mijzelf. Dus waar die mogelijkheden er zijn, zullen we dat zeker proberen.

De heer Von Martels vroeg nog naar de gevolgen van de richtlijn voor het road safety pakket, de verkeersveiligheid. Dat heeft voor Nederland geen directe consequenties, want wij voldoen al aan alle eisen, maar dat kunnen ze zeker niet in alle lidstaten zeggen.

Overigens, over de e-documentatie waarover mevrouw Kröger ook vragen had gesteld: vanuit ons ministerie werken we ook nauw samen met de Europese Commissie en een aantal andere lidstaten in het Digital Transport and Logistics Forum. Over een aantal weken hebben we het ITS European Congress in Nederland. Daar hopen we ook weer een aantal goede gezamenlijke Europese projecten voor het voetlicht te brengen. Daar wordt ook heel erg naar Nederland gekeken omdat we ook echt een koploper zijn.

U had ook nog gevraagd of de eFTI-verordening alleen voor het wegtransport is, of ook voor de binnenvaart en de zeevaart. Die eFTI gaat alleen over elektronische informatie over vrachtlading, maar dan inderdaad wel voor alle transportmodaliteiten, dus weg, spoor, lucht en binnenvaart, met uitzondering van de zeevaart, want de zeevaart wordt in het European Maritime Single Window geregeld, dus die ligt er even buiten.

De heer Dijkstra had nog gevraagd of ik het eens ben met de stelling dat bronbeleid de meest effectieve maatregel is. Jazeker. EU-bronbeleid vinden wij ook het meest effectief, want het creëert natuurlijk ook meteen één gemeenschappelijk markt voor die emissiearme en emissieloze voertuigen en het regelt ook meteen het level playing field. Dat vinden wij ook ontzettend belangrijk.

Tot slot had ik nog een vraag van mevrouw Kröger. Ik weet niet helemaal of ik die goed begrepen had, of de digitale omgeving zoals MijnILT aansluit op de andere lidstaten. Het doel van het Commissievoorstel is dat die vrachtbrieven inderdaad digitaal kunnen worden ingediend. De manier waarop inspecties in Europa die moeten kunnen ontvangen, moet dan in een uitvoeringsregeling, een zogenaamde delegated act naderhand ook nog aan het voorstel worden gekoppeld. Dat is dus een stuk uitvoering, waarbij het Europees Parlement daar in laatste instantie nog «ja» of «nee» tegen kan zeggen. Men werkt met die delegated act en implemented acts zo dat daar niet meer in detail over wordt onderhandeld, maar wel het totaalpakket ter goedkeuring wordt voorgelegd. Dus dat kunt u te zijner tijd ook nog beoordelen, maar het gaat dus nog wel een hele tijd duren voor we zover zijn.

Voorzitter. Dan dacht ik dat ik de vragen had beantwoord.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan stel ik voor een tweede termijn van de Kamer te doen als daar behoefte aan en enthousiasme voor is. Ik zie eigenlijk dat we misschien wel tot een afronding kunnen komen, als ik het goed begrijp. Dan doe ik dat.

Ik dank de leden voor hun inbreng en de Minister voor de beantwoording. Er zijn een aantal toezeggingen gedaan.

- De Minister zal de Kamer voor het AO Wegen- en verkeersveiligheid informeren over de stand van zaken ten aanzien van het aantal truckparkings. Hierbij zal ook ingegaan worden op eventuele problemen ten aanzien van de rusttijden in de touringcarbranche, naar aanleiding van de inbreng van de heren Van Aalst en Von Martels.
- De Kamer zal ook worden geïnformeerd over het onderzoek van de Europese Commissie naar het verbeteren van de informatie voor ov-reizigers, naar aanleiding van mevrouw Kröger's opmerkingen.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Op het moment dat dat onderzoek beschikbaar is, uiteraard. Nu weet ik nog niet wanneer dat zal zijn.

De voorzitter:

Dat zal gebeuren op het moment dat dat onderzoek beschikbaar is. Er is geen VAO aangevraagd, dus dan heb ik geleerd over burgerlijke ongehoorzaamheid dat uphill battles gevochten gaan worden. Dan dank ik iedereen.

Sluiting 16.52 uur.